

2364/J XX.GP

ANFRAGE

Der Abgeordneten Dr.König und Kollegen
an den Bundesminister für Finanzen

betreffend Übereignung der DDSG-Cargo an die Stinnes AG

Die Übereignung der DDSG-Cargo GmbH durch den damaligen Finanzminister an die deutsche Stinnes AG wurde, wie schon im Koalitionsabkommen 1991 festgehalten, unter der Prämisse einer österreichischen Lösung und Erhaltung einer österreichischen Donauschiffahrt, beschlossen. Im Kaufvertrag (de facto Schenkungsvertrag) sah das

Restrukturierungsprogramm die Erhaltung von mindestens 101 Schiffseinheiten und mindestens 299 Arbeitsplätzen vor. Als wesentliche Ziele wurden im Vertrag

- die Sicherung der Existenz und die dynamische Weiterentwicklung der DDSG-Cargo GmbH, die zukünftig die Schwerpunktgesellschaft für binnenschiffsrelevante Transporte im österreichischen Raum sowie von und nach Österreich sein soll sowie die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Schifffahrt der DDSG-Cargo auf der gesamten Donau und deren Absicherung auch nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals,
- die möglichst weitgehende, insbesondere durch DDSG-Cargo zu vollziehende Umsetzung der Ziele der österreichischen Verkehrspolitik, Verkehre von der Straße auf das Binnenschiff und die Schiene zu verlagern,

- durchgreifende nachhaltige Verbesserungen der Ertragslage der DDSG-Cargo durch Nutzung von Synergieeffekten, insbesondere der Ausschöpfung von Kooperations- und Rationalisierungsmöglichkeiten durch den vom Konzern gebildeten multinationalen Verkehrsverbund

festgehalten. Allerdings wurden in diesem Vertrag keine Sanktionen abgesichert, wenn diese Ziele vom Vertragspartner nicht eingehalten werden. Ein Vorschlag des Erstunterzeichners, ein Heimfallsrecht für die Republik vorzusehen, falls die versprochene Fortführung des Betriebes nicht oder nicht im nennenswerten Ausmaß eingehalten würde, wurde nicht aufgegriffen.

Die Übereignung erfolgte formell als Verkauf, tatsächlich aber leistete die Republik Österreich an den Stinnes Konzern beträchtliche Zahlungen, teilweise zum Ausgleich von Belastungen für das übernommene Personal, teilweise als Abgeltung für noch nicht durchgeführte Instandhaltungsarbeiten an den Frachtschiffen und Entsorgungskosten für Schiffseinheiten, die nicht mehr eingesetzt oder gebraucht werden können. Diese Beträge hätte die Stinnes AG nach Übernahme aufwenden sollen, was größtenteils aber nicht geschah. Im Ergebnis erhielt der Stinneskonzern anlässlich der Übereignung Nettozahlungen in beträchtlicher Höhe.

In der Folge bewahrheitete sich leider die Befürchtung einer Demontage der DDSG-Cargo GmbH durch den neuen Eigentümer. Vorerst wurden maßgebliche Teile der Flotte an östliche Töchter ausgeflaggt, damit billigeres, ausländisches Schiffspersonal anstelle bisheriger österreichischer Arbeitnehmer eingesetzt werden konnte. Dann wurde eine Tochtergesellschaft mit gleichem Firmenwortlaut und Verwendungszweck in Linz gegründet, um eine Verschmelzung mit einer Stinnestochter in Österreich, der Schenker AG, steuersparend

vornehmen zu können. Letzlich ist die in Linz gegründete Tochtergesellschaft an ein in Niederbayern ansässiges Transportunternehmen, dem Herrn Gerhard Meier gehörend, erst kürzlich verkauft worden. Die Absichten und Zielsetzungen des Herrn Meier sind nicht bekannt. Unbekannt ist auch mit welcher Konzession Herr Meier die übernommene DDSG-Cargo, die ihren Firmensitz neuerlich nach Linz zurück verlegt hat, betreibt.

Einem Bericht vom 19.02.1997 der Zeitung DIE PRESSE ist zu entnehmen, daß der Stinnes Konzern für das Abwracken von rund 20 Schiffen rund ö.S.20,0 Mio. Abwrackprämie kassieren will, obwohl anlässlich der Übereignung kein Kaufpreis geleistet wurde und die Republik It. Übereignungsvertrag für den Fall des Verkaufs von Schiffseinheiten, also einer entgeltlichen Weitergabe von Schiffen, einen Anteil am Erlös zu bekommen hat .

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Finanzminister folgende

ANFRAGE:

1. Entspricht der Bericht der Presse hinsichtlich der von Stinnes verlangten rd. öS.20 Mio. Abwrackprämie den Tatsachen?
2. Wie beurteilen Sie eine derartige Forderung angesichts der kostenlosen Übereignung an Stinnes zum Zwecke der Betriebsfortführung?
3. Hat man untersucht, ob die bei der Übergabe zugestandenen Zuwendungen für erst kommende Entsorgungskosten nicht gegen die Berechtigung einer Abwrackprämie stehen?
4. Ist beachtet worden, wenn die Ansprüche auf Auszahlung einer Abwrackprämie überhaupt zu Recht bestehen, daß, möglicher Weise, ein Teil der I.DDSG, somit der Republik zustehen?
- 5 . Warum wurde von der Republik kein Heimfallsrecht für die kostenlos übereigneten Schiffe für den Fall vorgesehen, daß Stinnes die versprochene Fortführung des Betriebes der DDSG-Cargo, wenigstens in verringertem Umfang, nicht einhalten würde?
6. Welche Beträge mußte die Republik insgesamt im Zusammenhang mit der Übergabe der DDSG-Cargo an Stinnes inklusive Zahlungen für Sozialfonds und sonstige Ablösen bzw. Aufwendungen aufbringen und mit welchen weiteren Zahlungen rechnen Sie in Zukunft?
7. Welchen Zusatznutzen kann das Transportunternehmen Meier in Niederbayern vom österreichischen Staat direkt oder indirekt auf Grund der letzten Firmenübernahme herauschlagen?
8. Mit welcher Konzession betreibt der niederbayrische Transportunternehmer Gerhard Meier die übernommene DDSG-Cargo GmbH?
9. Halten Sie unter gegebenen Umständen den Anspruch von Stinnes auf rund 20 Mio. Schilling Abwrackprämie für gerechtfertigt?